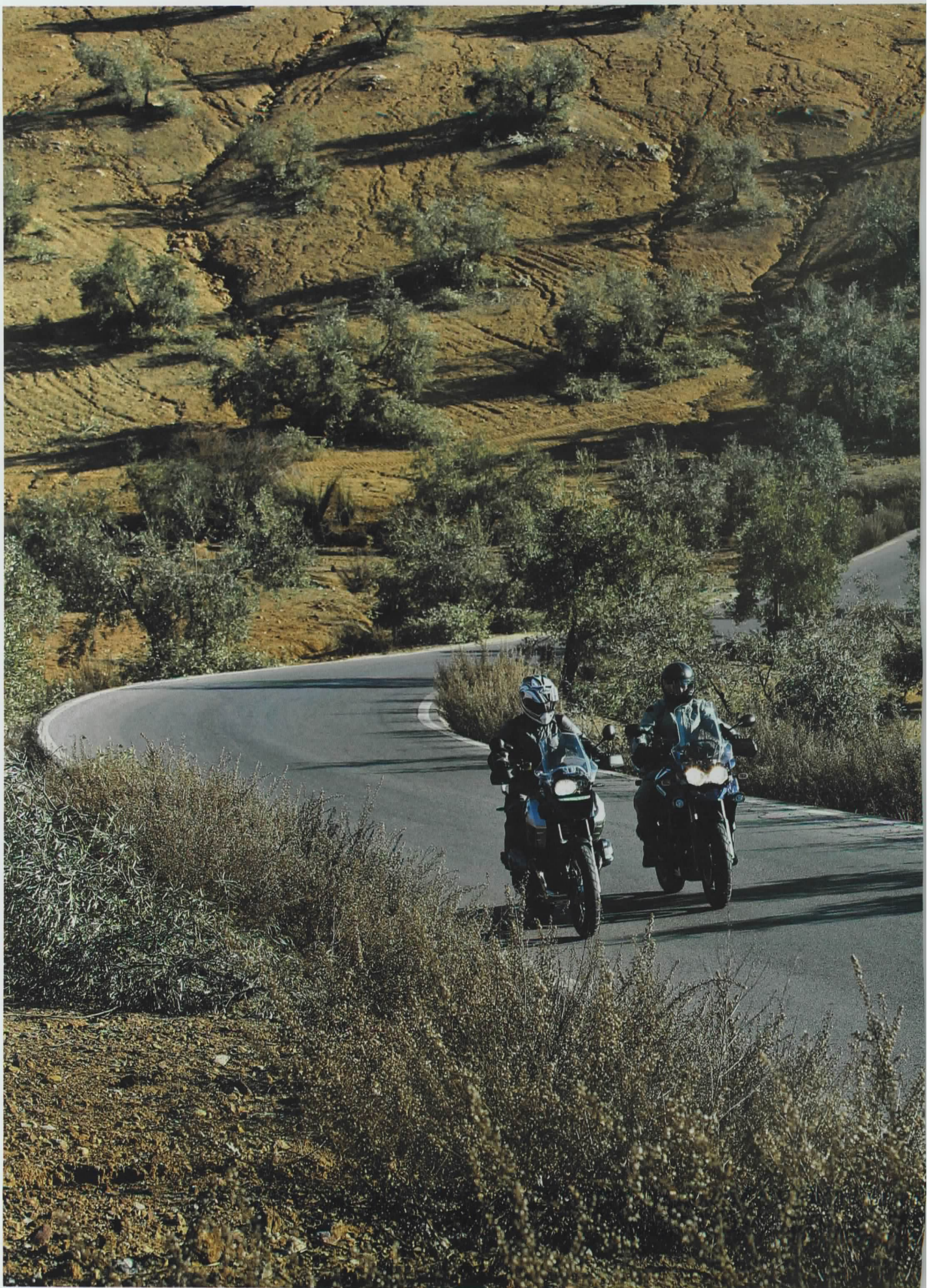
ESSAI COMPARATIF BMW R1200GS TRIPLE BLACK - TRIUMPH TIGER EXPLORER

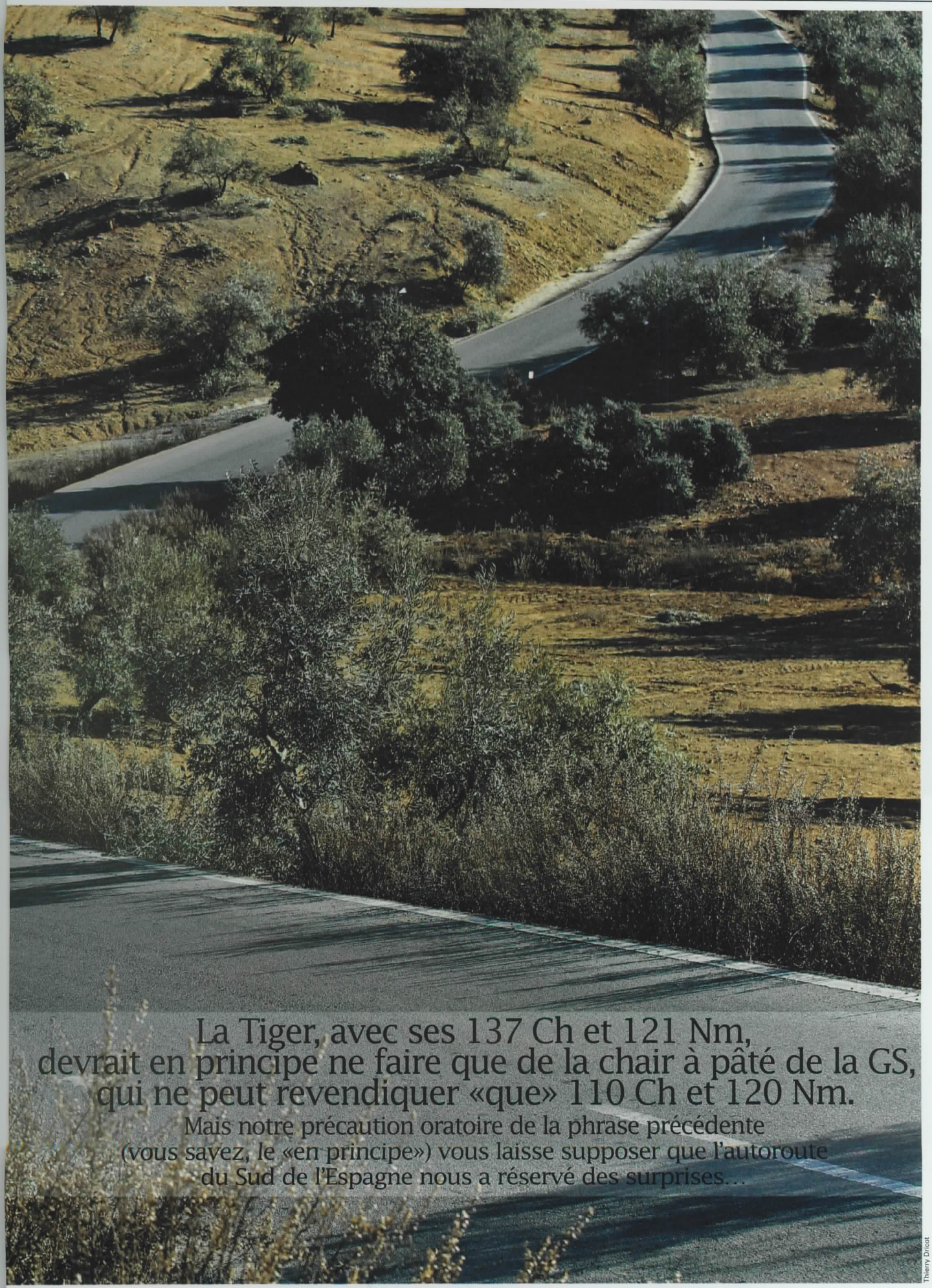
Prix d'Amérique

Pour le touriste aventureux, cet essai comparatif entre la **BMW R1200GS** et la **Triumph Tiger Explorer** est ce que le Prix d'Amérique est pour l'amateur de courses hippiques: l'événement incontournable de l'année. La GS est depuis des décennies la référence immuable dans le segment des trails de grosse cylindrée. Année après année, toutes les motos qui ont essayé de la faire vaciller de son trône ont été renvoyées à leurs chères études. Triumph fait donc preuve d'une audace particulière en annonçant sans ambages que sa Tiger Explorer ambitionne de faire de l'ombre à l'icône de BMW... Et quand on sait que la GS a muri depuis 30 ans alors que Triumph en est à son premier gros trail d'aventure avec l'Explorer, on se dit qu'il y a peu de l'audace à la témérité!

Le Prix d'Amérique, c'est un peu le championnat du monde officieux du sport hippique. Chaque année depuis 91 ans, les dix-huit meilleurs attelages sont en compétition pour une course brève, mais intense de 2.700 mètres, suivie par des milliers de personnes à l'hippodrome de Vincennes. Pour notre part, c'est en marge de la présentation de la Tiger Explorer, à Grenade, que nous avons organisé notre match au sommet. Les concurrents en présence, la Triumph Tiger Explorer et la BMW R1200GS Triple Black sont bel et bien des purs-sangs au top de leur discipline. Rien à voir avec les canassons fatigués de ce ranch juste a coté de notre hôtel, tout juste bons à traîner des touristes sur les chemins poussiéreux et à poser pour quelques photos de vacances... Notre «promenade» en selle sera bien plus musclée, et nos nuages de poussière visibles de très loin...

Thierry Dricot





La Tiger, avec ses 137 Ch et 121 Nm, devrait en principe ne faire que de la chair à pâté de la GS, qui ne peut revendiquer «que» 110 Ch et 120 Nm.

Mais notre précaution oratoire de la phrase précédente (vous savez, le «en principe») vous laisse supposer que l'autoroute du Sud de l'Espagne nous a réservé des surprises…

Thierry Dricot

Thierry

Triumph a voulu laisser à chaque motard le soin de composer son Explorer à la carte.

Rappel manuel ou automatique des clignoteurs? A vous de choisir!

Vieux schnock et p'tit morveux?

Un comparo entre la R1200GS et la Tiger Explorer pourrait faire penser à un duel entre un vieux schnock et p'tit morveux. Mais ce serait oublier qu'en trente ans de carrière, le «vieux schnock» a fréquemment été boire à la fontaine de jouvence. Evolution après évolution, les ingénieurs allemands ont tout fait pour maintenir leur gros trail au top de la catégorie, et ce même si la base est restée la même: bicylindre à plat, cadre tubulaire, cardan. En comparaison, le «petit morveux» n'est pourtant pas une espèce de version beta mal aboutie qui a encore tout à apprendre. Certes, les Britanniques ont pu développer leur trail d'aventure en partant d'une feuille blanche, sans tenir compte de rien. Pourtant, ils ont pris leur temps, ont remis cent fois leur ouvrage sur le métier... Et surtout, ils avouent s'être largement inspirés de la BMW R1200GS! Simon Warburton, product manager chez Triumph, déclarait à ce propos : «Allons-nous arriver à inquiéter la GS en termes de chiffres de vente, nous le verrons bien. Mais ce qui est certain, c'est que nous sommes arrivés à mettre au point une moto qui a au moins autant de qualités techniques.»

Cousines angle et saxonne?

En découvrant leur esthétique anguleuse, on se dit que l'Allemande et la Britannique doivent être cousines. Avec ses jantes coulées en aluminium, son bloc moteur à la finition très propre (sans câble et durites parasites) et son cadre à l'esthétique plus discrète, la Tiger Explorer donne l'impression d'être un peu plus policée. A contrario, les cylindres proéminents, les jantes à rayons et le cadre en tubes d'une section à rendre jaloux un plombier indiquent que la GS avant tout est pensée pour être costaude. Sa livrée Triple Black souligne encore ce trait de caractère. Sans être de véritables perchoirs d'enduro, aucune des deux machines ne sera vraiment accueillante pour les petits gabarits. La selle standard de la Tiger est réglable en deux positions (837 et 857 mm), tout comme celle de la GS (850 et 870 mm). Dans les deux cas, le réglage se fait à l'aide d'une entretoise à placer dans des encoches. Même si la selle de la BMW est en théorie la plus haute, c'est celle qui parait la plus basse, sans doute parce qu'elle est plus échancrée dans sa partie avant. Sous la selle passager de l'Anglaise, on trouve un compartiment de rangement de trois litres, tandis que sous celle de l'Allemande se trouve une

Thierry Dricot

Thierry Dricot

Thierry Dricot

Thierry Dricot

Thierry Dricot

Thierry Dricot

plateforme d'arrimage de bagages, pour les aventuriers solitaires. L'angle des genoux est quasiment identique sur les deux motos, et le guidon de la Tiger Explorer est à peine moins large que celui de la GS, qui atteint un mètre. Le réservoir de la Tiger Explorer est plus haut que celui de la GS, mais son guidon est plus bas. L'impression subjective est donc plus d'être assis *sur* la moto que *dedans,* ce qui est le cas sur la GS avec le guidon placé haut et loin du pilote. En retournant les pontets de fixation du guidon sur la colonne de direction, le pilote de la Tiger Explorer peut positionner son guidon 20 mm plus en avant ou en arrière.

COMMODOS: MODE D'EMPLOI

Les tableaux de bord des deux motos restent fidèles aux traditions de leur marque respective, sans grande originalité. On trouve sur la BMW l'habituel grand tachymètre rond surmonté du petit compte-tour ovale et flanqué du display digital carré. Pas débordant de créativité, mais très fonctionnel. L'esprit pratique allemand, quoi! Le bouton 'info' au demi-guidon gauche permet de naviguer dans le menu de l'ordinateur de bord. On trouve également sur le coté gauche du guidon le bouton de commande de l'ABS/ASC et celui qui sert au réglage de l'ESA. La remise à zéro des deux totalisateurs partiels se fait d'une longue pression sur le gros bouton au tableau de bord. Le fait que l'ABS et l'ASC se commandent d'un seul et même bouton peut prêter à confusion. Une pression courte sur le bouton donne accès au réglage de l'ASC, qui peut se (dé)connecter, mais aussi se régler sur une sensibilité intermédiaire, qui autorise un peu de patinage de la roue arrière (pour se faire plaisir en tout terrain), mais pas trop (pour éviter les gamelles). Une pression longue sur le même bouton permet d'avoir accès à la commande de l'ABS. Ici, c'est simplement ON/OFF. Une fois l'ABS débrayé, les freins de la BMW restent d'ailleurs couplés. Si vous freinez de l'avant, vous solliciterez un des pistons de l'étrier de frein arrière. L'inverse n'est cependant pas vrai si vous freinez au pied.

A peu près toutes les Triumph actuelles (cruisers exceptés) combinent un compte-tour analogique (situé à droite) et un display digital rétro-éclairé d'un beau blanc laiteux. Pour leur Tiger Explorer, les British ont fait appel au même design de base, mais y ont ajouté une bonne dose de technologie. Le résultat de ces efforts est double: on tire plus d'informations de l'ordinateur de bord et on le fait en sélectionnant les fonctions et en navigant dans le menu depuis trois boutons au demi-guidon gauche. La «commande à

Thierry

On trouve sur la BMW l'habituel grand tachymètre rond surmonté du petit compte-tour ovale et flanqué du display digital carré.

Pas débordant de créativité, mais très fonctionnel.

L'esprit pratique allemand, quoi!

distance» du tableau de bord est une première chez Triumph. Elle est assez intuitive, puisque les commandes sont une flèche vers le haut, une vers le bas et un bouton de confirmation 'i'. Le pilote peut aller loin dans les possibilités de réglage et changer via le 'settings-menu' une partie de la configuration de base de l'électronique. C'est ici que ce règle l'ABS (ON/OFF) et le contrôle de traction (deux sensibilités/OFF). Comme sur la BMW, on revient en configuration standard dès que l'on coupe le contact. Ce qui signifie que quiconque démarre la moto en dispose avec l'ABS et le contrôle de traction le plus sensible, pour des raisons de sécurité évidentes. Il faudra ensuite quelques secondes au pilote habitué pour déconnecter l'ABS et l'ASC, par exemple pour s'attaquer à un sentier en gravillons. Etant donné la foule de fonctions du tableau de bord de la Triumph, on ne peut que féliciter les ingénieurs d'avoir prévu un bouton 'Home' de retour au menu principal! Triumph a voulu laisser à chaque motard le soin de composer son Explorer à la carte. Rappel manuel ou automatique des clignoteurs? A vous de choisir! Sur la GS, on commande toujours les clignoteurs avec trois boutons (gauche/droite/OFF) et il faut appuyer en même temps sur la commande gauche et droite pour activer les warnings. Un mauvais point ici pour l'Anglaise, dont la commande des warnings est peu stratégiquement placée au tableau de bord. La Triumph se rattrape néanmoins avec son cruise control, très intuitif et faisant partie de la dotation d'origine, alors que la BMW n'en dispose même pas en option.

Surprises sur reprises

Il est temps de brûler un peu d'essence plutôt que de tourner autour des montures un appareil photo et un carnet de notes à la main! La différence entre les deux motos est frappante dès que l'on lance les mécaniques. La Tiger siffle et s'extrait vite des bas registres pour partir dans les aigus, tandis que la BMW a la voix encore plus grave depuis sa récente mise à jour. A la longue, la grosse voix de baryton de la GS peut même énerver le motard au long court, car elle est fort présente et les flatulences à la fermeture des gaz sont particulièrement sonores.

Aux premiers tours de roues, les deux motos ne réservent que de bonnes surprises. Le guidon ultra-large de la BMW, son centre de gravité bas, son embrayage, sa poignée de gaz et son frein arrière tous souples et progressifs autorisent des demi-tours même dans un mouchoir de poche. En passant à la Tiger, on sent que le centre de gravité est plus élevé, et que l'Anglaise affiche un certain embonpoint par rapport à l'Allemande. Un embonpoint de 30 kg pour être précis (259 kg tous pleins faits au lieu de 229 kg, données constructeurs). Le guidon est également un peu plus étroit et le pilote se sent moins à l'aise pour les manœuvres à basse vitesse. Pourtant, l'excellent embrayage à commande hydraulique et la poignée de gaz ride-by-wire sont là pour le faire évoluer en douceur. Mais la poignée de gaz en question demande un temps d'adaptation. Car si vous pensiez que celle de la BMW était souple, il va falloir revoir vos critères. Le ride-by-wire de la Tiger n'offre pour ainsi dire aucune résistance à la rotation. Déroutant au premier abord, très agréable dès qu'on s'y est fait. D'une première approche moins évi-

Thierry Dricot

Thierry Dricot

Thierry Dricot

Thierry Dricot

Thierry Dricot

Thierry Dricot

Thierry Dricot

dente, la Triumph revient alors sur les talons de la BMW au chapitre des manœuvres à basse vitesse.

Délaissant la ville, nous commençons par enquiller quelques dizaines de kilomètres d'autoroute. Le lieu idéal pour aller analyser les performances pures des deux machines. En rythme de croisière déjà, on remarque que la BMW vibre beaucoup plus fort que la Triumph, aussi bien au niveau des repose-pieds, de la selle, que des poignées (dans cet ordre d'importance). Au jeu des reprises côte à côte (même rapport de boîte engagé, même vitesse, 1, 2, 3, go !), la Tiger, avec ses 137 Ch et 121 Nm, devrait en principe ne faire que de la chair à pâté de la GS, qui ne peut revendiquer «que» 110 Ch et 120 Nm. Mais notre précaution oratoire de la phrase précédente (vous savez, le «en principe») vous laisse supposer que l'autoroute du Sud de l'Espagne nous a réservé des surprises... En effet, aussi bien en 4e, qu'en 5e et 6e (vitesse stabilisée de départ 100 km/h), la GS reprend plus franchement que la Tiger, et conserve pendant longtemps ses quelques mètres d'avance. Ce n'est que lorsque l'Anglaise arrive au seuil des 6.000 tr/min que sa puissance supplémentaire lui permet de refaire peu à peu son petit retard. Et le dernier mètre n'est comblé que lorsque la BMW arrive dans la zone rouge, et que la Triumph poursuit sur sa lancée. On remarque aussi que dans n'importe quel rapport, une fois que l'Allemande dépasse les 7.000 tours, son train avant se fait plus léger, alors que l'Anglaise reste d'une stabilité imperturbable jusqu'à l´entrée de sa zone rouge, à 10.000 tr/min, soit 1.500 tours plus haut que la BMW. OK, nous disposions pour ce comparatif d'une GS prêtée par l'importateur BMW espagnol, et ce ne serait pas la première fois qu'un constructeur ou importateur fournit une moto bien affutée pour avoir toutes ses chances de remporter le comparatif. Mais qui dit que les Tiger Explorer envoyées par Triumph en Espagne n'étaient pas un peu dopées elles aussi? Ce serait de bonne guerre! Et s'il y a moyen d'améliorer à moindre frais les performances des motos, pourquoi le client ne le ferait-il pas aussi?

Trois petits tours...

La plage d'utilisation de chacun des deux moteurs montrera toute son importance au moment d'aborder les portions les plus sinueuses de notre itinéraire. Même si la GS est vigoureuse depuis les bas régimes, on butte rapidement sur sa zone rouge, et jouer de la boîte (excellente au demeurant) est inévitable. En pilotage incisif, on remarque que les changements de rapports haut dans les tours provoquent une légère instabilité dans la partie-cycle. A contrario, puisque le tricylindre british peut tourner plus vite, il est moi nécessaire de jouer de la boîte, et donc les ruptures de motricité sont moins fréquentes en pilotage sportif. Le cardan de la Triumph ne génère aucune réaction parasite, et sa boîte est également un modèle du genre: souple, précise, sans aucun faux point mort ni aucune difficulté pour trouver le neutre, même à froid. La course du levier de sélecteur est un peu plus courte que sur la GS. Le pilote en grosses bottes de type enduro pourra avoir quelques problèmes pour passer la pointe du pied sous le sélecteur.

Les premières conclusions tirées lors des manœuvres à basse vitesse sont souvent un avant-gout de ce que l'on remarque sur route viroleuse. La Tiger se montre neutre et légère sur ce type de parcours, mais ce n'est qu'en ré-enfourchant la GS qu'on se rappelle ce que légèreté veut vraiment dire. Le centre de

Thierry Dricot

Thierry Dricot

Dans n'importe quel rapport, une fois que l'Allemande dépasse les 7.000 tours, son train avant se fait plus léger, alors que l'Anglaise reste d'une stabilité imperturbable jusqu'à l´entrée de sa zone rouge.

gravité plus bas et le poids inférieur de l'Allemande lui donnent en virage une aisance et une stabilité incomparable. Pourtant, l'Anglaise brille également par sa facilité, sa capacité à corriger les trajectoires, le feedback et les sensations donnés au pilote. Mais son centre de gravité plus haut et ses kilos supplémentaires obligent à être un peu plus insistant sur les changements d'appuis.

Une tasse de café, un coup d'éponge sur la bulle ?

Apres avoir joyeusement taillé du réseau secondaire, nous revoici sur l'autoroute, pour y glaner des informations qui intéresseront les dévoreurs de kilomètres. Les deux motos ont une ergonomie accueillante et déploient leurs plus beaux atours pour faire du charme au pilote. La protection des deux petites bulles (on dirait des copies conformes) réglables en hauteur est très comparable. L'auteur de ces lignes, d'une taille d'1m83, préfère les bulles en position basse. Mieux vaut un peu de pression du vent sur la tête et les épaules que des remous et des turbulences, hélas bien présents avec les bulles en position haute. La stabilité à haute vitesse des deux machines est fort comparable, mais il faut souligner que nous avons effectué ce comparo sans les valises latérales. Signalons tout de même que pour garantir la stabilité de la Tiger Explorer, les valises latérales et le top-case sont montés 'dynamiques', ce qui signifie avec un peu de jeu, pour leur permettre de bouger et de limiter la prise au vent. Nous savons de la présentation de la Tiger Explorer que ce principe a ses limites, puisque vers 170 km/h, la moto équipée de valises et top-case s'allège déjà du train avant. Ceci dit, il s'agit la d'une mesure effectuée valises vides et sans passager, ce qui ne représente pas des conditions de voyage réalistes. De toute façon, une vitesse de croisière de 150 km/h sur voie rapide semble parfaitement envisageable avec les deux motos, en solo ou en duo, avec ou sans valises. A ce rythme-la, on avale de la borne, et accessoirement, on est déjà en infraction partout en Europe sauf en Allemagne. Sur longue distance, la selle un peu trop molle de la BMW pourra fatiguer les fesses du pilote. De même, les vibrations deviennent gênantes au fil des heures, même si nous savons de notre RT d'essai longue durée que plus un boxer prend de la bouteille, moins il vibre. Toujours est-il que l'absence de vibration de la Tiger et sa selle judicieusement ferme lui permettent de remporter le round du confort sur voies rapides.

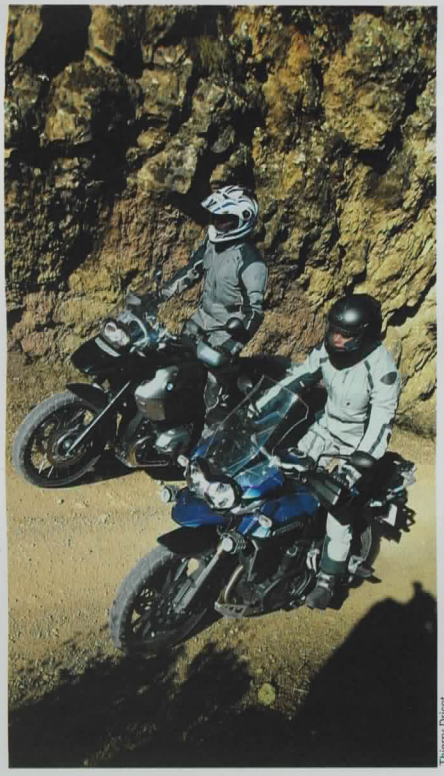
U-ni-ver-selle!

A la pause café, la discussion s'anime. Il apparaît clairement que la Tiger et la GS éveillent chez leur pilote respectif des sentiments bien différents. La sonorité puissante, le moteur rempli et l'aspect massif de l'Anglaise donnent l'impression de tailler activement la route. La GS est plus réservée et sobre, on pourrait presque écrire *pudique*. Même quand son pilote taille la route sans vergogne, elle ne se montre pas aussi démonstrative que la Tiger. Le paradoxe, c'est que cette moto qui parait avare en sensations est sans doute la plus universelle que l'on puisse acheter aujourd'hui. Extrêmement maniable, pas agressive, elle est à la portée du débutant qui a le bon gabarit et un minimum de confiance en lui. Cinq ans plus tard, le même motard, expérimenté, l'emmène pour quelques stages de perfectionnement sur circuit. Personne n'ose rire... D'ailleurs, ils auraient tort de rire, on serait étonné de ce dont est capable une GS sur circuit. Entre-temps, si ça se trouve, la GS en question aura traversé l'Europe de part en part avec passagère et bagages, ne rechignant pas à emprunter quelques pistes roulantes si nécessaire.

Travailleurs de l'ombre

La GS de démo de BMW Espagne est un exemplaire équipé de l'ESA, le système de réglage électronique des suspensions que l'on retrouve sur la grande majorité des GS. Même si le pilote doit se contenter d'une série limitée de paramètres préprogrammés, cela reste un luxe incomparable de pouvoir régler sa suspension en quelques pressions sur un bouton, sans descendre de sa selle, et même en roulant! Vous voila prêt à adapter votre moto à votre humeur (sport ou confort?), à l´état de la chaussée (billard ou pavé?) et au poids embarqué (solo, duo, avec ou sans bagages ?). Rien de tout cela sur la Tiger, ce qui ne veut pas dire que les suspensions ne sont pas de grande qualité. La fourche inversée réglable en précontrainte ne déçoit jamais. Le mono-amortisseur Kayaba est lui aussi réglable en précontrainte ainsi qu'en détente, mais nous n'avons jamais ressenti le besoin de changer les réglages d'origine. Et lors de la présentation de la Tiger Explorer, aucun collègue ne s'est plaint des réglages d'origine de la Triumph.

Les freins de la GS sont à l'image de la moto elle-même: pas extraordinaires en soi, mais irréprochables. Les étriers quatre



Thierry Dricot

Thierry Dricot

Sur piste roulante, les différences entre les deux motos sont plus marquées.

C'est la GS qui prend ici clairement l'avantage.

pistons qui pincent les deux disques avant de 305 mm convainquent avant tout par leur progressivité, mais la puissance y est également si besoin est. Le frein arrière (étrier double piston et disque de 265 mm) fait son boulot comme on lui demande: discrètement, mais efficacement. Les freins de la Tiger sont quasiment identiques à ceux de la GS. On trouve à l'avant des étriers quatre pistons et des disques de 305 mm, tandis qu'à l'arrière, c'est un étrier double piston qui y est de service, il est vrai pour pincer un disque de diamètre légèrement supérieur, à 282 mm. Ce frein arrière est tout aussi satisfaisant que celui de la BMW. A l'avant en revanche, il n'y a pas de réelle raison de se plaindre, mais il faut simplement tirer un peu plus fort sur le levier pour obtenir la puissance de freinage voulue. Résultat, le feeling est en retrait, et l'ABS se met en marche plus rapidement qu'on ne le souhaiterait. Que voulez-vous, de bonnes suspensions ou de bons freins ne peuvent pas non plus *toujours* se faire oublier...

ARRÊT AUX STANDS!

Sur piste roulante, les différences entre les deux motos sont plus marquées. C'est la GS qui prend ici clairement l'avantage. L'architecture même de la moto (fine entre les cuisses, guidon large et placé loin en avant) permet de trouver une position de conduite neutre debout sur les repose-pieds. De plus, la légèreté de la moto et le centre de gravité bas du moteur sont des avantages plus déterminants que sur asphalte. Ajoutez à cela qu'un peu de friction sur le câble de gaz permet de maintenir sa vitesse plus sereinement, et que l'ESA (en option) vous donne le choix entre des modes Soft Enduro et Hard Enduro, et vous comprendrez que la GS est vraiment bien accastillée pour rouler sur piste. Remarque en passant: le mode Hard Enduro relève encore l'assiette de la moto de 4 cm. Autant être prévenu! La Tiger, si elle ne brille pas autant hors asphalte, pourra cependant s'y aventurer. Simplement, son poids se fait sentir et son ergonomie s'y prête moins. Il arrive que la poignée de gaz ride-by-wire «parte tout seule». Dans ce cas, le contrôle de traction est bien utile. Avis a ceux qui voudraient jouer les pros un peu vite et le débrancher, nous avons testé pour vous...

Reste encore la question de la consommation. On sait d'un bicylindre à plat BMW que mené en souplesse, il se contente de 5,5 litres aux 100 km. Ce qui s'est encore vérifié ici, tout comme la valeur de conso maxi de 6,5 litres quand le pilote astique sans ménagement la poignée de gaz. Selon son style de conduite, le motard en GS disposera donc avec son réservoir de 20 litres d'une autonomie oscillant entre 300 et 370 km. C'est un réservoir de même volume que l'on retrouve sur la Tiger et comme le tricylindre s'est montré lui aussi assez sobre pendant notre comparo espagnol, avalant 6 à 6,5 litres aux 100 km, le pilote peut compter sur une autonomie comparable.

Mais il est temps de passer à la conclusion... Avec la Tiger Explorer, Triumph a frappé un grand coup! Sortir ainsi de son écurie un jeune étalon si fringant et capable de venir jouer les outsiders face au favori de sa catégorie demandait du talent de la part des éleveurs (euh... des ingénieurs, notre métaphore nous emporte!). La nouvelle déclinaison 1.215cc du tricylindre est une perle de moteur, qui devrait encore briller dans le cadre grand tourisme de la Trophy. La BMW R1200RT a elle aussi du souci à se faire... La Tiger Explorer est une moto homogène, particulièrement bien équipée pour son prix et bien finie. Et elle offre plus de sensations de conduite de la GS: même si vous ne roulez pas plus vite, vous vous amusez plus! Peut-être est-il dommage que Triumph ait décidé (juste pour le moment?) de ne produire la Tiger Explorer qu'en une seule version, et non pas dans une déclinaison plus orientée route et une autre plus orientée piste. Voila qui permettrait de mettre encore plus en valeur les qualités de chacune des deux variantes, comme c'est le cas avec les Triumph Tiger 800 et Tiger 800XC, les BMW F650GS et F800GS, et bien sur les BMW R1200GS et R1200GS Adventure. Si nous avions eu affaire à des Tiger Explorer *fausses jumelles,* chacune aurait encore pu mettre la R1200GS et R1200GS Adventure plus en difficulté sur son propre terrain. Mais c'est le genre de décision que doit prendre Triumph, les journalistes ne peuvent que modestement donner leur avis...

Tarifs : Comment les comparer?

Triumph demande à ses clients belges 14.690 euros pour la Tiger Explorer. Pour ce prix, la moto est équipée – en dotation standard – du contrôle de traction, de l'ABS, du cruise control et d'un ordinateur de bord particulièrement complet. Vous trouverez ci-après les listes des options et accessoires de la Tiger Explorer et de la GS. La Tiger Explorer part avec un léger handicap sur le marché belge, car sa puissance 101 kilowatts la fait entrer dans une catégorie de véhicules soumis à une Taxe de Mise en Circulation (TMC) plus élevée, de 867 euros pour être précis. Pour ceux qui ne souhaitent pas être si généreux avec les caisses de l'Etat, Triumph propose une version de la Tiger Explorer bridée à 106 Ch.

Une BMW R1200GS standard est affichée à 14.200 euros en Belgique. La version Triple Black dont nous disposions pour ce comparatif dans le Sud de l'Espagne se distingue par ses roues à rayons empruntées à la R1200GS Adventure et ses nombreuses pièces noires. Elle est facturée 500 euros supplémentaires. Pour une comparaison de prix correcte, nous sommes revenus à la GS «de base», montée comme la Tiger sur des roues coulées en aluminium. En versions standards, la GS est donc meilleur marché que la Tiger Explorer... mais sur l'Allemande, l'ABS et l'ASC (contrôle de traction) sont en option. Et chez BMW, le client est obligé de commander ensemble l'ABS (1.175 euros) et l'ASC (330 euros) car ils se commandent via un seul et même bouton au tableau de bord. Enfin, l'ordinateur de bord de la BMW vaut 160 euros, si bien qu'une R1200GS d'un niveau d'équipement similaire à celui de la Triumph Tiger Explorer est affichée en Belgique à 15.865 euros, soit une différence de 1.175 euros. Mais nous ne connaissons que peu de BMWistes qui seraient prêts à faire l'impasse sur l'ESA, un «luxe essentiel». Celui-ci est facturé à 740 euros, faisant grimper la différence de prix à 1.915 euros. Comme pour se rattraper un peu, la GS tombe dans une catégorie de taxation inférieure: il ne vous faudra débourser que 123 euros pour la mettre en circulation.

Liste d'options pour la BMW R1200GS

(TVA incluse)

Echappement chromé:	110 euros
ESA Electronic Suspension Adjustment:	740 euros
Kit de surbaissement (hauteur de selle 790 mm):	200 euros
Poignées chauffantes:	215 euros
RDC (capteurs de pression des pneus):	225 euros
Ordinateur de bord:	160 euros
Protège-mains:	105 euros
Clignotants LED blancs:	225 euros
ABS partiel intégral (débrayable):	1.175 euros
ASC Enduro:	330 euros
Rack de fixation pour valises:	165 euros
Safety Pack (RDC + ABS + ESA):	1.545 euros
Option Line Pack (Poignées chauffantes + Ordinateur de bord + Protège-mains + Clignotants LED blancs + Rack de fixation pour valises):	635 euros
Comfort Line Pack (Option Line Pack + Echappement chromé + ESA Enduro):	1.375 euros

Liste d'accessoires pour la BMW R1200GS

(TVA incluse, montage exclus)

Leviers HP (fraisés):	162 euros
Protège-carter HP en carbone:	303 euros
Bouclier anti-chaleur HP en carbone pour échappement standard:	131 euros
Valise vario gauche:	295 euros
Valise vario droite:	295 euros
Jeu de barillets pour les deux valises:	25 euros
Barillet pour système à une clé:	35 euros
Sac intérieur pour valise vario gauche:	87 euros
Top-case vario:	324 euros
Barillet pour top-case vario:	15 euros
Jeu de barillets pour les deux valises + top-case:	35 euros
Barillet pour système à une clé moto + valises:	35,50 euros
Sac intérieur pour valise vario gauche (identique pour top-case):	87 euros
Dosseret pour top-case vario:	68 euros
Supports pour valises:	181 euros
Support pour top-case:	77 euros
Kit pour montage du top-case vario sur la selle passager:	24,50 euros
Petit sac de réservoir:	113 euros
Grand sac de réservoir: 205 euros	
Insert vario pour sac de réservoir:	42,50 euros
Petit Softbag (31-36 litres):	135 euros
Grand Softbag (55 litres) :	175 euros
Sac rond (50 litres):	123 euros
Sangle de fixation:	8,50 euros
Elastique de fixation:	5,50 euros
Extension de garde-boue avant:	51,50 euros
Jeu de caches pour tête de fourche:	16,50 euros
Cache pour Telelever (pièce):	21,50 euros
Couvre-culasse chromé (pièce):	215 euros
Clignotant avant LED (pièce):	38,50 euros
Clignotant arrière LED (pièce):	38,50 euros
Echappement sport Akrapovic:	826 euros
Bulle teintée:	176,50 euros
Selle basse (noire ou grise, hauteur 820 mm):	233 euros
Selle passager grise:	233 euros
Selle passager noire/rouge ou noire/aluminium: 2	43 euros
Selle pilote grise, noire/rouge ou noire/aluminium:	180 euros
Pédale de frein réglable:	124,50 euros
Repose-pied enduro large (pièce):	63,50 euros
BMW Motorrad Navigator IV (y compris logiciel MapSource):	757 euros
Support Motorrad Navigator IV:	41,50 euros
Protège-mains:	112 euros
Partie supérieure des protège-mains (pièce):	20,50 euros
Extension de phare avant LED (par 2):	52 euros
Kit de fixation pour extension de phare avant LED:	135 euros
Protection de phare:	67 euros
Sabot de protection moteur enduro en aluminium:	217 euros
Traversée de guidon:	48 euros
Protection antichoc pour traversée de guidon:	21 euros
Protège-cadre en acier inoxydable:	157 euros
Protège-carter en acier inoxydable:	287 euros
Couvre-culasse en aluminium:	185 euros
Couvre-culasse en plastique:	103 euros
Alarme avec commande à distance:	227 euros
Bouchon de sécurité pour réservoir d'huile:	21,50 euros
Grande trousse de premiers secours:	21,50 euros
Petite trousse de premiers secours:	8,50 euros
Trousse à outils:	142 euros
Béquille d'atelier:	212 euros
Prise 12V supplémentaire:	59 euros
Chargeur de batterie 230 V:	109 euros
Lampe LED pour prise 12V:	32,50 euros
Kit de réparation pour pneus tubeless:	26 euros
Housse pour moto:	74 euros
Nettoyant moto:	15 euros

Liste d'accessoires pour la Triumph Tiger Explorer

(TVA incluse, montage exclus)

Valises latérales (gauche 37 litres, droite 25 litres):	849 euros
Top-case (35 liter):	449 euros
Platine pour top-case:	179 euros
Dosseret pour top-case:	69 euros
Sac de réservoir (15 à 18 litres):	189 euros
Harnais pour montage du sac de réservoir:	69 euros
Sacoche de selle 50 litres:	159 euros
Sac rond 40 litres :	89 euros
Sacs intérieurs pour valises latérales:	119 euros
Sac intérieur pour top-case:	79 euros
Bulle 50 mm plus haute et 30 mm plus large:	159 euros
Protège-phare:	59 euros
Silencieux Arrow:	849 euros
Sabot moteur en aluminium:	229 euros
Grille de radiateur en aluminium:	109 euros
Feux antibrouillard avant:	339 euros
Poignées chauffantes:	189 euros
Switch de montage pour poignées chauffantes + antibrouillards:	35 euros
Levier de frein fraisé CNC:	35 euros
Repose-pieds offroad fraisés CNC:	149 euros
Protège-mains:	109 euros
Barres de protection moteur:	229 euros
Selle pilote chauffante:	329 euros
Selle passager chauffante:	299 euros
Selle pilote confort:	189 euros
Selle passager confort:	149 euros
Selle pilote surélevée:	189 euros
Selle pilote rabaissée:	189 euros
Protection de réservoir en caoutchouc:	35 euros
Kit de fixation GPS:	99 euros
Prise 12V supplémentaire:	29 euros
Alarme:	399 euros
Cadenas en U:	139 euros
Tyre Pressure Monitoring System (capteur de pression des pneus):	179 euros
Film de protection de peinture:	79 euros
Trousse à outils:	59 euros
Kit de premiers secours:	19 euros

	BMW R 1200 GS	Triumph Tiger Explorer
MOTEUR		
Type:	Bicylindre boxer, quatre-temps, refroidi par air et huile.	Tricylindre en ligne, quatre-temps, refroidissement liquide
Distribution:	simple arbre à cames en tête entrainé par chaîne, 4 soupapes par cylindre	double arbre à cames en tête entraîné par chaîne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée:	1170 cc	1215 cc
Alésage x course:	101 x 73 mm	85 x 71,4 mm
Taux de compression:	12.0:1	12,0:1
Puissance maxi:	81 kW - 110 Ch/7.750 tr/min	101 kW - 137 Ch/9.000 tr/min
Couple maxi:	120 Nm/6.000 tr/min	121 Nm/6.400 tr/min
Puissance spécifique:	94 Ch/l.	113 Ch/l.
Alimentation:	Injection BMS-K, passages de gaz 50 mm	Injection
Echappement:	2-en-1	3-en-1
Lubrification:	carter sec	carter humide
CIRCUIT ÉLECTRIQUE		
Allumage:	CDI	CDI
Voltage:	12V	12V
Batterie:		12V
Démarreur:	électrique	électrique
TRANSMISSION		
Transmission primaire:	par pignons	par pignons
Rapport de transmission primaire:	1737	1.75
Embrayage:	Monodisque à sec, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande par câble
Boîte de vitesses:	six rapports	six rapports
Rapports de boîte I-VI:	2.375; 1.696; 1.296; 1.065; 0.939; 0.848	2.733; 1.947; 1.545; 1.292; 1.154; 1
Transmission secondaire:	cardan	par chaîne
Rapport de transmission secondaire:	2.91	2444
PARTIE-CYCLE		
Cadre:	tubulaire en acier	Treillis en acier
Suspension avant:	Telelever BMW 41 mm, réglable en précontrainte, débattement 190 mm	Fourche inversée Kayaba 46 mm, réglable en précontrainte, débattement 190 mm
Suspension arrière:	simple bras oscillant en aluminium, mono-amortisseur Paralever BMW réglable en précontrainte et détente, débattement 200 mm	double bras oscillant en aluminium, mono-amortisseur Kayaba réglable en précontrainte et détente, débattement 194 mm
Frein avant:	double disque de 305 mm, étriers quatre pistons, commande hydraulique	double disque de 305 mm, étriers quatre pistons, commande hydraulique
Frein arrière:	simple disque de 265 mm, étrier double piston, commande hydraulique	simple disque de 282 mm, étrier double piston, commande hydraulique
Roues:	jantes coulées en aluminium à 5 branches	jantes coulées en alliage léger à 10 branches
Pneu avant:	110/80 - 19	110/80 - 19
Pneu arrière:	150/70 - 17	150/70 - 17
DIMENSIONS & POIDS		
Longueur:	2.210 mm	2.248 mm
Largeur:	935 mm	962 mm
Hauteur:	1.450 mm	1.410 mm
Hauteur de selle:	850-870 mm	837-857 mm
Empattement:	1.507 mm	1.530 mm
Angle de chasse:	25,7°	23,9°
Chasse:	101 mm	105,5 mm
Poids à sec:	203 kg	n.c.
Poids tout pleins faits:	229 kg	259 kg
Poids maximal autorisé:	440 kg	479kg
Contenance du réservoir, réserve incluse:	20 l. (4 l. de réserve)	20 l.
Coloris:	Lupin blue metallic, Sapphire black metallic, Titanium Silver metallic, Triple Black, Alpin white (Rallye)	Phantom black, Sapphire blue, Graphite
FRAIS UNIQUES		
TMC:	€ 123	€ 123
FRAIS ANNUELS		
Taxe de circulation:	€ 50,56	€ 52,27
PRIX		
	€ 14.200,00 TVAC	€ 14.690 TVAC
IMPORTATEUR		
	BMW Motorrad Belux, Lodderstraat 16, B – 2880 Bornem, (+32) (0)3 890 97 11, www.bmw-motorrad.be	Triumph BV, Smaragdweg 6, NL – 1812 RJ Alkmaar, (+31) (0)725 410 311, www.triumph.co.uk

POUR & CONTRE

BMW R 1200 GS

- \+ Contrôle maximal grâce à la position de conduite et au centre de gravité bas
- \+ Moteur encore plein de ressources
- \+ Possibilité de l'ESA en option
- \- Tellement facile qu'elle offre moins de sensations
- \- Sonorité d'échappement trop présente
- \- Partie-cycle un peu remuante en conduite sportive

Triumph Tiger Explorer

- \+ Moteur exceptionnel!
- \+ Partie-cycle rigide
- \+ Excellent rapport qualité/prix
- \- Plus lourde, centre de gravité plus haut
- \- Freins efficaces, mais qui demandent plus de poigne
- \- Poignée de gaz surprenante au premier abord

Pour contrer le flair et la classe de sa concurrente anglaise, la BMW R1200GS comptait avant tout sur son expérience et son sens pratique, le fameux *Deutsche Gründlichkeit*. En trente ans de présence au sommet de sa catégorie, jamais la GS n'avait vécu une attaque frontale si efficace. Mais elle a essuyé ladite attaque sans céder. Rien que cela est déjà une performance en soi. La GS est la moto la plus légère des deux, la plus facile et qui offre le plus de contrôle. Elle est peut-être un peu avare en sensations, mais tout est si évident à son guidon! Que BMW travaille à une version 1.250cc refroidie par eau est un secret de notoriété publique et nous nous demandons bien à quoi ressemblera cette GS équipée du nouveau moteur. Car la GS 1200 refroidie par air est à un tel niveau d'excellence que la venue d'un nouveau bloc constitue de toute façon un risque. Il faudrait que la GS 1250 soit encore plus extraordinaire pour éclipser sa devancière et réduire la concurrence à des rôles de figuration. Il n'est pas impossible non plus que notre conclusion l'année prochaine soit que la «bonne vieille 1200» était tout de même mieux, et que les concurrentes, Triumph Tiger Explorer en tête, s'engouffrent dans la brèche...

Mais pour l'heure, il faut procéder à la remise des prix. Une course hippique ne peut être gagnée que par un seul cheval. C'est aussi le cas de notre comparatif. La BMW GS conserve notre préférence, mais elle ne remporte ce Prix d'Amérique que d'une courte tête face à la Triumph Tiger. Si comme nous vous cherchez de la facilité et du *total control*, la GS sera aussi votre gagnante. Mais si l'éternel flat-twin vous lasse, que vous cherchez plus de sensations, un moteur souple, une machine différente et richement dotée, alors la Tiger Explorer, médaille d'argent étincelante, est faite pour vous.

Texte: Bart De Schampheleire
Photos: Thierry Dricot